NR. 4. 1 CZERWCA 1928 R. ROK I

SZOFER KRAKOWSKI

MIESIĘCZNIK ZAWODOWEGO ZWIĄZKU AUTOMOBILISTÓW W KRAKOWIE

Prenumerata kwart. (z przes. poczt.) zł. 1·20
Numer pojedynczy 30 gr.

Redakcja: Kraków, Pl. Matejki 4, otwarta od 7—9 wiecz
Konto P. K. O. Kraków Nr. 406.668.

Dlaczego?...

„Dlaczego tak często zdarzają się wypadki automobilowe?“.

„Dlaczego tak obfitą jest kronika wypadków?“ — oto pytania, które sobie stawiają niemal codziennie czytelnicy pism.

Najłatwiejszą odpowiedź jaką znajdują, to zawsze twierdzenie i najczęściej bezpodstawne, że winę ponosi szofer.

Tymczasem w rzeczywistości jak to zresztą wykazuje także i statystyka wyroków sądowych, rzadkie są wypadki zawinienia szofera, ale o tem zbyt szeroka publiczność nigdy się nie dowiaduje, natomiast najczęściej winę ponoszą inne czynniki, nie mające nic wspólnego z automobilizmem.

W pierwszym rzędzie trzeba odróżnić szofera rutynowanego, doświadczonego, zrównoważonego, mającego nie tylko teoretyczne ale i praktyczne kwalifikacje do pewnego kierowania wozem, od tak zwanego szofera, których dziś jest napewno więcej jak 60%.

Od szeregu lat powstały w każdem mieście a także u nas w Krakowie t. zw. szkoły szoferskie, reklamowane po amerykańsku, obiecujące swoim adeptom nietylko najdokładniejsze wyuczenie się fachu szoferskiego i to w czasie kilku miesięcy, a nawet tygodni, ale przyobiecujące najbardziej intratne posady, mieszkania na czas studjów i t. p.

Nic dziwnego, że wskutek tej reklamy cała rzesza młodych ludzi, nie chcących albo nie umiejących w innym zawodzie pracować, pchana wyobraźnią lekkiego chleba, do tych szkół masowo wpisuje się i po jakim takim teoretycznem obznajmieniu się z zasadami automobilu, przystępuje do egzaminów szoferskich, które składa dzięki dużej pobłażliwości i liberalizmowi, stosowanemu przez Komisję egzaminacyjną.

Zaopatrzony taką legitymacją krawiec albo kelner, uzyskuje dzięki przypadkowi albo protekcji posadę, a nie mając żadnego fachowego doświadczenia, siada na maszynę, eksperymentuje i powoduje to, że ucząc się jeździć dopiero na posadzie, naukę swoją przypłaca mieniem właściciela auta, albo zdrowiem i życiem osób na aucie siedzących i t. p.

Wskutek wypadków powodowanych niedoświadczonem prowadzeniem wozu, opinja publiczna skłonna do uogólniań, identyfikuje tych t. zw. szoferów z rzeczywistymi fachowymi kierowcami wozu, którzy drogą ciężkiej, nieraz kilkunastoletniej pracy doszli do władania maszyną.

Winę ponoszą zatem czynniki rządowe, które udzielają koncesji bardzo łatwo na szkoły, obiecujące w tak krótkim czasie wykształcić szofera, bez względu na to, czy do szkoły tej wpisuje się kelner, krawiec, zegarmistrz, czy też ślusarz, który w ciągu kilkuletniej praktyki przecież z mechanizmem maszyny się obznajomił, winę dalej ponosi także i Komisja egzaminacyjna, która zbyt łagodnie egzaminuje, powodując w ten sposób nadprodukcję szoferów, niedających żadnej gwarancji bezpieczeństwa życia jadących. W końcu winę ponoszą ci właściciele pojazdów, którzy zamiast przyjmować szofera ukwalifikowanego i doświadczonego, przyjmują szofera mającego teoretycznie złożony egzamin, a nie mającego o praktycznem prowadzeniu wozu żadnego pojęcia.

Z. Z. A. w Krakowie ma swoją Komisję pośrednictwa pracy, która to Komisja polecając fachowego szofera, poleca z moralną gwarancją, że daje człowieka, zasługującego na pełne zaufanie, ale niestety większość właścicieli pojazdów woli przyjmować szoferów tańszych o kilkadziesiąt złotych, albo szoferów protegowanych, nie zdając sobie z tego sprawy, że oszczędzając kilkadziesiąt złotych na szoferze, względnie że nie dokładając należytej staranności w wyszukaniu należytego człowieka, narażają wóz swój wartości kilku tysięcy dolarów, na znacznie większe straty materjalne, pomijając już kwestję odpowiedzialności za wypadki spowodowane niedoświadczonem kierownictwem.

Ale nie na tem koniec!

Na pytanie, kto jest przyczyną tak licznych wypadków, musiałaby sobie publiczność odpo-

wiedzieć także, że w dużym stopniu winę ponosi i sama publiczność.

Wydane przepisy o ruchu ulicznym, dotyczą nie tylko pojazdów mechanicznych, ale także pojazdów konnych i publiczności idącej pieszo.

Niestety organa policyjne bardzo rygorystycznie stosują te przepisy tylko o ile chodzi o pojazdy mechaniczne.

Subjektywne nieraz wrażenie policjanta, że duży wóz np. jedzie zbyt szybko, wystarczy do zrobienia użytku i ukarania szofera grzywną.

Zatrąbienie klaksonem zamiast trąbką, zapomnienie albo zapalenie lampki orjentacyjnej, ścigane są przez organa policyjne z całą surowością prawa.

Natomiast zaniedbania pojazdów konnych i w jeszcze większym stopniu zaniedbania przechodniów, są tolerowane z niedającą się usprawiedliwić pobłażliwością.

Ileż to razy zdarzy się, że chłop jadący wozem, jedzie lewą stroną, zamiast prawą, nie przystanie przy koniu płoszącym się, tylko ryzykuje niebezpieczną jazdę, jedzie na wozie zupełnie pijany, niema na wozie wywieszonej tabliczki orjentacyjnej, a władze policyjne nie robią z tego żadnego użytku.

Ileż to razy zdarzy się, że szofer zatrzymując w ostatniej sekundzie wóz z powodu nieobliczalnej jazdy chłopa wozem, zamiast spotkać się z uznaniem ze strony posterunkowego, spotyka się z wytykami i z pociąganiem do odpowiedzialności.

Czy jest choćby jeden człowiek, który robiąc turę np. Kraków — Zakopane, nie miałby dziesiątek przykładów na to, jak lekkomyślnie, niemal prowokująco, jeżdżą chłopi swoimi wozami, zwłaszcza w dnie targowe, wracając z targu do domu.

Każdy, który jechał w takie dnie musi przyznać, że szofer musi wykazać niezwykłą przytomność umysłu, niezwykłe panowanie nad maszyną i swoimi nerwami, ażeby w czasie gdy pijane chłopstwo wraca z animuszem do domu i niemal wprost konie pędzi na auto, albo świadomie i umyślnie z drogi się nie usuwa — mógł uniknąć nieszczęścia.

A to samo odnosi się do publiczności.

Wszak publiczność chodząca po mieście nawet nie wie o tem, że istnieją jakieś przepisy o chodzeniu po ulicach i o chodzeniu po jezdni.

Nikt ich tego nie uczy, nikt im na to nie zwraca uwagi, nikt za to nie pociąga do odpowiedzialności, to też nic dziwnego, że zdarzają się liczne wypadki, iż człowiek ni stąd ni zowąd w najbardziej niespodziany sposób przechodzi z jednej strony ulicy na drugą stronę, dostając się pod wóz albo nic dziwnego, że ni stąd ni zowąd z bramy wypada dziecko pozbawione opieki rodzicielskiej i pędząc naprzód, dostaje się pod koła wozu.

A jakże często się zdarza, że ludzie czytając gazetę, przechodzą przez jezdnię, a nikt im z tego powodu nie zwróci uwagi i nie pociągnie do odpowiedzialności.

Wystarczy siąść do wozu i przejechać przez ludniejsze ulice miasta Krakowa, ażeby się przekonać o niesłychanem wprost niedbalstwie publiczności, lekceważącej nie tylko swe życie, ale narażającej na szwank życie szofera i ludzi w wozie jadących.

Jeszcze gorsze stosunki panują na szosie, kiedy ludzie urządzają sobie brawurowe przelatywania przez szosę, tuż bezpośrednio przed wozem, albo idąc grupami i znajdując się w stanie pijanym, uważają wprost za objaw bohaterstwa rzucanie się pod wóz, albo przed wóz tak, że naprawdę można mówić niejednokrotnie o cudach uniknięcia wypadków, jakie stwarzają przytomni i rozważni szoferzy.

Tego jednakowoż nikt nie widzi i nikt nie ocenia, bo te rzeczy do wiadomości się nie dostają, te rzeczy tylko może znać ten, kto wozem jeździ, natomiast o ile zdarzy się jakiś wypadek, to wszyscy idą po linji najmniejszego oporu i nie zastanawiając się nad przyczyną, bezkrytycznie winią szofera.

Oddział Policji warszawskiej, o ile nam wiadomo, ma zamiar wprowadzić lotne kontrole policyjne na najbardziej uczęszczanych szosach, polegające na tem, że posterunkowi wyszkoleni, jeździć będą na motocyklach wzdłuż szosy i kontrolować, czy ruch na szosie odbywa się zgodnie z przepisami.

Dopatrując się winy w organach bezpieczeństwa publicznego, które nie dość energicznie i niestety tylko jednostronnie przestrzegają przepisów o ruchu ulicznym z krzywdą dla szoferów, apelujemy do Komendy Okręgowej Policji, by w interesie bezpieczeństwa publicznego, zechciała iść za przykładem Komendy warszawskiej, stworzyć brygady lotnej drogowej policji, której celem i zadaniem byłoby pilnowanie ruchu szosowego i zmuszenie opornych do ścisłego przestrzegania tych przepisów, które dotąd jedynie i wyłącznie przestrzegają szoferzy.

Nie bez znaczenia, jeśli chodzi o przyczynę wypadków, jest także i stan dróg naszych, które niejednokrotnie w takim silnym stopniu są zniszczone i zaniedbane, że stwarzają bardzo często nieprzewidziane przyczyny nieszczęść.

Nagłe pęknięcie kierownicy, złamanie resoru, pęknięcie opon, zarzucenie wozem, ślizganie się wozu, oto niebezpieczeństwa, których w żaden sposób szofer ani przewidzieć, ani im zapobiec nie może, a które w przeważnej części wypadków, stanowią wprost nieuchronną przyczynę nieszczęścia.

W końcu nie bez znaczenia oprócz stanu dróg jest także i stan naszych pojazdów.

I w tym kierunku również winę ponoszą z jednej strony organa bezpieczeństwa, z drugiej strony komisja badająca stan pojazdów, że uznaje niejednokrotnie jako zdolne do wyjazdów wozy, w których wszystko się rozsprzęga, wszystko klekocze, w których cudem wszystko się trzyma, gdzie np. całe podwozie wzgl. karoserja w drewnianej swojej części jest w takim stopniu zbutwiała, że w czasie remontu drzewo wprost w palcach się na proch kruszyło.

Czyż można się dziwić, że pojazd taki nadający się raczej na szmelc, a niestety kursujący

Dr. F. W.

Niedziela Automobilisty.

(Ciąg dalszy)

Przed oczyma majaczy obraz: na skąpanej w palących promieniach południowego słońca, na zakurzonej szosie skąpany w pocie, pochylasz się nad dźwignią — zdejmujesz koło i zakładasz nowe z oponą. Dobrze jeżeli masz zapasowe — ale jeżeli ci przyjdzie zdjąć oponę, wyjąć dętkę i gdzieś na kamieniu przydrożnym wulkanizować a potem sto kilkadziesiąt poruszeń pompą — to pot kroplisty spływa ci obficie z czoła, koszula przylepia do ciała, a przed tobą — w słońcu — podjąwszy się pod boki, śmieje się szyderczo krakowski żołnierz-gwardzista — miejska zamiataczka. Straszliwa klątwa ścigała cię aż tutaj. Nareszcie zdołałeś założyć koło z powrotem i zadowolony przygotowujesz się do odjazdu. Napróżno, nie wymkniesz się tak łatwo przed losem zgotowanym ci w sposób wyszukany; znowu uchodzi powietrze — widocznie wentyl nie szczelny. Zdejmujesz koło z powrotem i nowe czekają cię męki piekielne, lepszych i Lucyfer w piekle nie wymyśli. Za każde koło zmontowane na drodze — w słońcu czy w ulewnym deszczu, na śniegu czy na zmarzniętej grudzie biedny automobilisto odpuszczone ci będą kary czyścowe.

Szczęśliwie przemknęliśmy się wśród linji bojowej i rowów strzeleckich w ulicy Starowiślnej. Wkrótce za nami Podgórze, za nami rogatka mogilańska i wjeżdżamy w domostwa Borku Fałęckiego. Potężne kontury fabryki Solvay — wznoszą się obok drogi, na której dziś zapanował świąteczny nastrój. Tylko grupki odświętnie ubranych mieszkańców, kierują się w stronę miasta idąc bokiem drogi. A to wzgórze za Borkiem. Naciskam akcelerator — aby conajmniej rozpędem 70 klm. na godzinę wspiąć się na szczyt — i to na czwartej przenośni — co nieraz mi się udaje — a co wzbudza zawsze niedowierzanie ze strony moich słuchaczów. Mała Tatra, szeroko rozłożywszy wachlarze — jak ptak z rozpostartemi skrzydły i wysuniętym naprzód dzióbem — maską wzlatuje na szczyt wzgórza. Niestety — czuję, że się dziś nie uda popis, zbyt duże obciążenie — siły motoru słabną, igła tachometru spada gwałtownie. Spoglądam z ukosa na Józefa; ten jak czwany dojeżdżacz stepowy, unosi się rytmicznie na siedzeniu, jak na galopującym rumaku. Zdaje się, że za chwilę usłyszę gorące słowa zachęty „wio siwy" (jako że nie ma jeszcze w ręku bicza albo ostróg kawaleryjskich u butów) bo w kawaleryjskim zapale wpako-

jako dorożka, czy autobus, w czasie jazdy ulegnie nagłemu nieszczęściu, z powodu którego wóz znajdujący się w pewnem większem tempie, się wywraca i w szczątki rozbija, kalecząc oczywiście i ludzi.

Czyż można się dziwić, że tak są częste katastrofy autobusowe, skoro władze bezpieczeństwa publicznego tolerują rozpaczliwy wprost stan autobusów, łatanych i wiązanych w sposób prymitywny, a uważanych przez właścicieli za źródła dochodów eksploatowane do ostateczności.

To też cały szereg katastrof autobusowych, których przyczyny zasadniczej dopatrywać się należy w anormalnych warunkach i eksploatacji, zwrócił uwagę władz warszawskich, które przeprowadziły kilka lotnych lustracji autobusów.

Lustracje te dały wyniki najbardziej ujemne. Tak np. z pośród 13 pojazdów, zbadanych tylko jednego dnia, stwierdzono, że zaledwie 2 autobusy nie posiadają większych usterek, podczas gdy wszystkie pozostałe wymagają gruntownego remontu.

Jeden z autobusów okazał się nawet tak bardzo zniszczony, iż musiano natychmiast wycofać go z ruchu, wobec czego pasażerowie go opuścili, albowiem okazało się, że kierownica działa tak wadliwie, iż zachodzi niebezpieczeństwo stoczenia się autobusu do rowu.

Wogóle lustracja ta stwierdziła, jak to już wielokrotnie w naszym piśmie podkreślaliśmy, iż przedsiębiorcy prowadzą wprost rabunkową gospodarkę, eksploatując nadmiernie maszyny, maszyny kursują nie tylko nie remontowane, lecz wprost bez pobieżnych nawet oględzin, właści-

---

wałby mi ostrogę conajmniej w nogę, spoczywającą na sprzęgle.

Niestety, trzydzieści kilometrów na tachometrze a szczyt tuż, tuż przed nami. Nic nie pomoże — muszę założyć trzecią przenośnię — aby powoli i z godnością wydobyć się na wierzch.

— Psiakość — nie udało się — mruczy Józef — a przecież tak ją dziś naoliwiłem: no rozprawię się z nią po powrocie.

Zapomniawszy o rozpaczy Józefa — mkniemy szybko po gładkiej i szerokiej drodze — w stronę Mogilan.

Minąwszy Mogilany — drogą ostro spadającą w dół — posuwamy się naprzód zakrętami. Przed nami pełny obraz czystej przyrody. Zostawiwszy za sobą daleko gwarne i duszne miasto, oddechamy kryształowem powietrzem słonecznego ranka, nabrzmiałego zapachem łąk szmaragdowych, pola już zżęte — jak różnorodne figury geometryczne ścielą się przed nami — wznosząc się terasowato ku wzgórzom — jak szachownica — mieniąca się naprzemian żółtemi i zielonem ubarwieniem. W oddali odcina się zieloną ścianą bujny las — a w dole przecina ostrem ostrzem urwistego brzegu wartki potok. Cisza panuje tu niepodzielna — rytmiczny warkot maszyny walczy o lepsze ze świstem prutego przez nas powietrza. Biegniemy szybko; noga mimowolnie naciska akcelerator, do płuc motoru wtłaczamy większą ilość paliwa i zda się, że połykamy wijącą się przed nami wstęgę szarej szosy. Mijamy domki przydrożne, pokrzywione wierzby przydrożnie z obciętemi łbami jakby ostrzem gilotyny czujnej i dbałej o bezpieczeństwo Dyrekcji robót publicznych. Rozłożystemi swemi konarami nie zasłaniają otwartego widoku na niebezpiecznych zakrętach i usuwają możliwość nieszczęśliwego wypadku. Wyczuwamy majestat, na pozór milczącej a jednak pełnej życia, pełnej ruchu przyrody. Tak zda się jednostajnej a przecież tak zmiennej, bo w każdej chwili nowe budzącej w nas wrażenia, nowe pragnienia i marzenia. To też milczymy zapatrzeni w dal — pochłaniamy kilometry rozwijającej się przed nami taśmy żywego kinematografu, którą znów z powrotem zwijamy na kołach naszej maszyny.

Przed nami rozwidla się droga do Myślenic. Bieżymy prosto w stronę Kalwarji i zjechawszy w dół, pędzimy już prostą drogą, wśród pól szerokich, pogrążonych w odświętnym nastroju. I oto przed nami gospoda czcigodnego obywatela Czepiela z Krzywaczki. Któż z przejezdnych nie zatrzymał się przed ganeczkiem gościnnej gospody. Zatrzymujemy i naszą maszynę — obok innych w pospołu z motocyklami odpoczywającemi. Na progu wita nas gościnny gospodarz, dziś w sutym mundurze strażackiego dy-

ciele autobusu starają się przebyć dziennie jaknajwiększą ilość kursów i przewieść jak największą ilość osób, tak, że pędzą z szybkością nadmierną i są tak przeładowane, że nawet przestrzeń obok kierowcy zawalona jest często pakami i paczkami w ten sposób, że szofer ma najbardziej skrępowane ruchy.

Podobnie fatalne wyniki dała Warszawie również lustracja dorożek samochodowych, przeprowadzona tamże w marcu.

Zakwestjonowano 207 dorożek, z których 41 polecono wycofać zupełnie, jako wręcz zagrażające bezpieczeństwu życia, inne zaś mają być poddane gruntownemu remontowi.

I tu również z przyczyn takiego stanu rzeczy jest nadmierne eksploatowanie dorożek przez przedsiębiorców, między którymi znajduje się duży odsetek ludzi niefachowych, dążących do osiągnięcia jak największych zysków kosztem maszyny i człowieka.

W przeciwieństwie do władz warszawskich, nasze władze nic w tym kierunku nie uczyniły, mimo, że stan autobusów kursujących na naszych podmiejskich szosach i stan dorożek urąga wprost prymitywnemu bezpieczeństwu życia.

Ze względu na szczupłość miejsca niniejszego artykułu wstępnego, trudno jest wymieniać jeszcze cały szereg innych przyczyn, powodujących tak częste wypadki, nawet zresztą każdemu fachowcowi, nie mówiąc już o przyczynach specjalnie ludzkiej złośliwości, jak rzucanie odłamków szkła, belek na szosach, drutów kolczastych i t. p.

Chodzi nam nie tylko o to, żeby platonicznie bronić dobrego imienia zasługujących na to szoferów, ale chodzi także o to, aby czynniki decydujące, więc Dyrekcje Robót Publicznych, Komendę Policji spowodować do przedsięwzięcia naturą rzeczy wskazanych kroków, w interesie nie tylko zmniejszenia odpowiedzialności kierowcy, ale przedewszystkiem w interesie bezpieczeństwa publicznego.

My szoferzy, nie mamy możności wad tych i braków usunąć, albo zmniejszyć, ale mamy możność czynnikom powołanym wskazać na ich istnienie i w interesie bezpieczeństwa publicznego apelować do tych czynników, by tą bolączką dnia zechciały się zainteresować i z okazji obecnie wzmożonego ruchu kołowego, w interesie bezpieczeństwa publicznego i w interesie rozwoju automobilizmu, zastosować jak najostrzejsze i jak najenergiczniejsze środki prewencyjne.

---

gnitarza, w błyszczącym kasku na głowie i szpadą u boku, otoczony gwarnym rojem sąsiadów, dziś jego podwładnych-strażaków. Zamieniwszy ze sobą parę słów, nie zatrzymujemy się dłużej, zaopatrzywszy się w potrzebne zapasy — z zażywnego wieprza, który padł chlubną śmiercią w kwiecie wieku przed kilku dniami ku uciesze naszych apetytów; rzucamy tylko przelotne spojrzenie na altankę w ogrodzie, w której tyle miłych chwil spędziliśmy razem z nieodżałowanym naszym przyjacielem i kolegą Dr. S.— goszczeni wyjątkowo dobrą teściową i dosiadamy naszego rumaka, żegnani przez gospodarza i jego dorodne córy.

Mijamy wkrótce Izdebnik, mijamy majestatycznie wznoszący się na wzgórzu klasztor kalwaryjski. Mimo wczesnej godziny tradycyjnym zwyczajem zacni obywatele — nie mogą pozbawić się przyjętej w spadku od swych przodków przyjemności — i gromadzą się w grupkach na środku gościńca — właśnie w miejscu przejazdu pojazdów, aby widocznie z wielkiem zadowoleniem na odgłos sygnału usunąć się z godnością na bok, rzucić kosem okiem na wzniecający obłoki kurzu wóz — i w myśli posłać w ślad za nim mniej przychylne życzenia pomyślnej drogi. Na rynku wita nas otwartemi ramiony restauracja kalwaryjskiego Hawełki — p. Kąkola. Mijamy szybko na oścież otwarte gościnne podwoje, z których wyłania się znana postać szanownego obywatela. Nie mamy dziś czasu na przyjemne postoje, na pogawędki z jowialnym gospodarzem, rezygnujemy z barwnych opowieści o służbie w austryjackiem wojsku, o historji ze zgubionym pasem wojskowym — tylko zjeżdżamy w dół — a potem już prostą drogą, szeroką i wygodną — rozkołysawszy wóz, pędzimy jak wicher w stronę Wadowic. Po drodze mijamy ciężkie wozy z Bielska, spieszące do Krakowa, za nami rozlega się czasem odgłos syreny silniejszego wozu, który szybko wyminąwszy nas, zasłoni obłokami kurzu i zmusza do zwolnienia tempa jazdy. Józef nie lubi aby nas wymijano — chociaż jako stateczny i dojrzały kierowca, z godnością i ostrożnością prowadzi wóz, nie ma zbytniej ambicji wcześniejszego przybycia na miejsce przeznaczenia, pomny, że cel podróży, to nie zając rączy, nie ucieknie, a z obiadem i to i tak poczekają. Ale przecież gdy posłyszy warkot rozpędzonego motoru i obejrzawszy się spostrzeże zbliżający się wóz — o niezbyt silnym motorze — to z oczu jego roziskrzonych można wyczytać, że ambicją jego byłoby w danej chwili — nie dać się wyprzedzić za każdą cenę. I z zadowoleniem wita przyspieszenie tempa jazdy i kontrolując ustawicznie szybkość posuwającego się za nami wozu, informuje mię o jego oddaleniu. I łuna zadowolenia błyska na rozpromienionej radością twarzy, gdy zbie-

---

Niebezpieczeństwo w garażach.

Kilka ostatnio notowanych przypadków śmiertelnego zatrucia gazami w garażach nasuwają poważne wątpliwości, czy władze, w których ingerencji leży wydawanie pozwoleń na otwarcie garażów, uczyniły wszystko, aby zabezpieczyć w nich życie ludzkie?

Nowoczesna budowa garaży, której zadaniem jest na jaknajmniejszej przestrzeni największą w nich ustawić liczbę samochodów, zajmuje się przeważnie problemem technicznym, czyli bezpieczeństwa ogniowego budynku garażowego i znajdujących się w najbliższem jego sąsiedztwie, jak również ochrony w tym samym kierunku wozów automobilowych. O ludziach, zajętych pracą w garażach, zbyt mało, niestety, troszczno się.

Jest rzeczą wiadomą, iż gazy spalinowe samochodów zawierają gazy trujące, głównie tlenek węgla w ilości do 15 proc., pozbawiony zapachu, który w natężeniu tem wystarcza, by sprowadzić śmierć. Brak jakichkolwiek oznak zewnętrznych tego gazu stanowi właśnie groźną cechę zdradzieckiej jego działalności. I w Niemczech notowano ostatniemi czasy 242 przypadki śmiertelne zatrucia gazami w garażach, wskutek bezmyślnego puszczania w ruch motorów w czasie dokonywania montażu. Jako cięższe od powietrza opadają gazy trujące nisko od zagłębień montażowych, skąd nawet najlepsza wentylacja usunąć ich nie jest w możności.

Stosowane dziś środki, mogące zabezpieczyć życie ludzkie, są, przy obecnej technice automobilowej, minimalne. Sprawa przewietrzania garaży mało brana jest pod uwagę. Stojące otworem drzwi przy zagłębieniach garażowych nie odgrywają żadnej roli, tlenek węgla bowiem, jako ciężki, nie odpływa z garażu. Jakkolwiek i w kierunku wentylacji dałoby się jeszcze dużo zrobić, to jednak przedewszystkiem należałoby surowo zakazać bezmyślnego puszczania w ruch motorów w garażach zamkniętych, źle przewietrzanych.

Dopóki prawo takie nie wejdzie w życie, zakaz taki mógłby nastąpić ze strony odnajmujących garaże.

Skoro istnieje zakaz palenia w obrębie ga-

---

rającego się do skoku rywala udaje się nam wyprzedzić. Po drodze krytycznym wzrokiem ocenia wartość i fachowe uzdolnienie mijającego nas kierowcy. Bystre jego oko z oddali odróżni wytrawnego kierowcę — od początkującego młokosa. „To kursista — jak on jedzie — jak pijany“. — Ton jego uwagi wskazuje na stopień pogardy, jaką darzy niewyrobionego jeszcze przyszłego kolegę, natomiast z całym uznaniem i szacunkiem wita kolegów doświadczonych należących zwłaszcza do Związku.

Na 26 km. przed Wadowicami, skręcamy na lewo i wąską drogą, pnącą się ku górze serpentynami zapuszczamy się w głąb. Dziesięć kilometrów niezwykle pięknej i urozmaiconej drogi. Falisty jej bieg — powoduje, że wspinamy się mozolnie na wzgórza — drogą wybitą kołami wozów wieśniaczych i kopytami źle podkutych koni. Mijamy wiejskie osiedla, bieżymy wzdłuż zielonych ścian wiejskich sadów, pełnych jabłoni, uginających się pod ciężarem rumianych owoców, przesuwamy się obok pokrytych sitowiem stawów, wspinając się ku górze, gdzie czeka nas przydrożna kapliczka, rzeźbiona spracowaną ręką beskidzkiego świątkarza, unieśmiertelnionego w balladzie Zegadłowicza lub na płótnie pendzlem V. Hoffmana. I znów spadamy w dół — przecinamy podłużne, ścielące się na zboczach wzgórz ścierniska lub pola ziemniaczane, pastwiska zielone, pełne bydła, uciekającego co sił starczy na widok zjawiającej się huczącej maszyny. Siejemy popłoch i postrach wśród nieobeznanych wynalazkami cywilizacji czworonożnych obywateli wiejskich. Ale największa zaiste rozpacz i trwoga — na widok zbliżającego się wozu — wybuchła u kozy, uwiązanej na długim sznurze do pala tkwiącego w ziemi, kręci się z zawrotną szybkością — pragnąc zerwać silnie trzymające pęta — aby uciec w dal przed potwornym, błyszczącym niesamowitemi ślepiami nieznanem zwierzęciem. Jakże próżnemi i słabemi wydają się nam kozie wysiłki, z pobłażaniem mijamy ten żywy karuzel i już dalej pożeramy następne kilometry.

Jeszcze dwa ostatnie kilometry uciążliwej drogi pod górę, dzielące nas od celu podróży. Przejeżdżamy tor kolejowy i wyboistą, pełną zaschłego błota, pooraną głębokiemi bruzdami drogą, wspinamy się wyżej. Motor huczy, zmęczony i spracowany, na drugiej przenośni; przed nami ścielą się poprzeczne wałki, nie wybredny sposób konserwowania dróg wiejskich — stanowiące znaczną przeszkodę do pokonania. Jak czołg wojenny wspina się Tatra, wdrapując się na grzbiet wysokiego wałka z kamieni, i nierzadko z belek zbudowanego, aby potem zsunąć się ostrożnie w dół, nie zaczepiając na szczęście karterem o grzbiet przeszkody.

(Dokończenie nastąpi).

ZEBRANIE INFORMACYJNE

Członków Z. Z. A. Oddział w Krakowie

odbędzie się we wtorek dnia 6-go czerwca 1928 o godz. 7 wieczór w lokalu Związku przy Placu Matejki l. 4.

Porządek dzienny:

1) Zagajenie.
2) Sprawozdzanie delegata Zarządu Głównego ze Zjazdu w Warszawie.
3) Wolne wnioski.

Wobec uchwał organizacyjnych niezmiernej wagi, jakie zapadły na II. Zjeździe krajowym w dniach 28 i 29 maja br. prosimy Członków o jaknajliczniejsze jawienie się.

Za Zarząd:

Juljan Adamczyk sekretarz

Stefan Guszlewicz prezes

rażu, dlaczegóżby nie mógł istnieć zakaz puszczania w ruch motoru?

Nowoczesna budowa garaży winna bezwzględnie odpowiadać wymogom hygjeny. Należy wymagać od nich nie tylko zabezpieczenia samochodów, ale przedewszystkiem mieć na względzie pracujących w nich ludzi i zabezpieczyć ich od związanych z tą pracą nieszczęśliwych i zagrażających życiu wypadków.

„Ruch Samochodoy" *Dr. A. F.*

II. Ogólnokrajowy Zjazd Kierowców.

W dniach 28 i 29 kwietnia w siedzibie Domu Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych w Warszawie odbył się II Ogólnokrajowy Zjazd Kierowców z udziałem delegatów z Warszawy, Łodzi, Poznania, Katowic, Bielska, Częstochowy.

Obradom przewodniczył prezes Oddziału Warszawskiego p. Edw. Zawadzki.

Na sekretarzów powołano Jana Surówkę i Stan. Palmowskiego.

Na assesorów St. Kosmalę i Jana Stachowiaka.

Zasadniczym przedmiotem obrad była sprawa przystąpienia Związku Automobilistów do Międzynarodowego Związku Transportowców.

Sprawę tę rozważano wszechstronnie i po wyczerpującej dyskusji uchwalono przystąpienie do Związku.

Pozatem załatwiono cały szereg kwestji bieżących.

Bardziej szczegółową relację zamieścimy w numerze następnym.

Mocą wyborów powołano do zarządu:

Przewodniczący — Edw. Zawadzki.

Wiceprzewodniczący: Andrzej Gebel, Alojzy Adamczak i S. Trzeciak.

Skarbnik: St. Doliński.

Członkowie: Henr. Otto, St. Polmanowski, J. Surówka, J. Stachura i L. Stachowiak.

Sekretarz: Augsburg.

Komisja rewizyjna: K. Żbikowski. Wł. Jarosz, J. Piotrowski, Stef. Matyjasiak i Rob. Tuszyński.

Sąd Koleżeński: Miłakowski, Dąbrowski i Kwasizor.

Nowe Rozporządzenie o ruchu autom.

§ 32. (1) Jeżeli pojazd ma być przeznaczony do jazd, które nie mają charakteru normalnego użytkowania, wojewódzka władza administracji ogólnej może wydać specjalne pozwolenie na czasowe dopuszczenie pojazdu do ruchu (wzór pozwolenia w załączniku Nr. 4) oraz próbne znaki rejestracyjne, po złożeniu przez interesowanego podania i uiszczeniu opłaty (§ 109).

(2) Korzystanie z pozwolenia dozwolone jest tylko w zakresie i na warunkach w niem wyszczególnionych.

§ 33. Próbne znaki rejestracyjne powinny czynić zadość wymaganiom, ustalonym w §§ 20 i 21, różniąc się jednak od stałych znaków rejestracyjnych tem, że:

a) litery mają być koloru czarnego, a cyfry czerwonego;
b) po cyfrach mają być dodane litery „PR", oddzielone od cyfr czarną kreską;
c) numeracja ma być prowadzona w każdem województwie osobno, zaczynając od jedynki.

§ 34. Osoby i przedsiębiorstwa, które korzystają z pozwoleń, wymienionych w § 32 dłużej niż 30 dni, obowiązane są prowadzić książkę wyjazdów, według wzoru ustalonego w załączniku Nr. 5, którą mają okazywać władzom na każde żądanie.

§ 35. (1) Pojazdy o specjalnem przeznaczeniu, przejeżdżające po drogach publicznych tylko okolicznościowo, a nie mogące rozwinąć szybkości większej niż 10 kilometrów na godzinę, mają być tylko zgłoszone u powiatowej władzy administracji ogólnej, właściwej ze względu na miejsce stałego postoju pojazdu.

(2) W razie wątpliwości, czy dany pojazd podpada pod postanowienia ustępu pierwszego, wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić techniczne zbadanie takiego pojazdu, w trybie przewidzianym w § 18.

Dział czwarty.

Prowadzenie pojazdów.

§ 36. (1) Ruch pojazdów mechanicznych na drogach publicznych bitych i brukowanych powinien odbywać się na twardej nawierzchni; jeśli jednak na drogach istnieją miękkie letnie tory, wówczas ruch może odbywać się także na tych torach.

(2) Stosowanie urządzeń przeciwślizgowych (klamer, łańcuchów, ostróg i t. p.) na drogach o nawierzchni bitej lub brukowanej, dopuszczalne jest tylko podczas ślizgawicy lub na śniegu.

§ 37. (1) **Szybkość ruchu pojazdów powinna być normowana w ten sposób, aby bezpieczeństwo publiczne nie było zagrożone i aby kierowca panował w każdej sytuacji nad pojazdem.**

(2) Największa dopuszczalna szybkość ruchu pojazdów, których całkowita waga, złożona z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego obciążenia, jest większa niż 3500 kilogramów, nie może przekraczać dla pojazdów na obręczach metalowych — 15 **kilometrów,** na pełnych obręczach gumowych — 25 **kilomerów** i na drążonych obręczach gumowych — **40 kilometrów na godzinę.**

§ 38. W zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowiskach i innych osiedli zabrania się prowadzenia pojazdów: ciężarowych na metalowych obręczach z szybkością przekraczającą — 10 kilometrów ciężarowych na pełnych obręczach gumowych — 15 kilometrów, ciężarowych na drążonych obręczach gumowych — 20 kilometrów i osobowych — 40 kilometrów na godzinę.

§ 39. Na mostach, przed któremi umieszczono odpowiednie ostrzeżenie, szybkość ruchu pojazdu powinna być zmniejszona do następujących norm:

a) dla pojazdów, których całkowita waga, złożona z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego obciążenia, przekracza 3500 kilogramów — 10 kilometrów na godzinę,
b) dla pozostałych pojazdów — 20 kilometrów na godzinę.

§ 40. (1) Na skrzyżowaniach dróg, z wyjątkiem ulic w miastach, w których co do skrzyżowań obowiązują specjalne przepisy wydane na mocy § 54, kierowca powinien ustąpić pierwszeństwa pojazdom nadjeżdżającym z jego prawej strony.

(2) Na skrzyżowaniach dróg, jak również, gdy droga nie jest widoczną, kierowca powinien zmniejszyć szybkość pojazdu.

§ 41. Kierowca obowiązany jest:

a) podczas jazdy trzymać się prawej strony drogi w kierunku jazdy, o ile szczególne warunki miejscowe nie stoją temu na przeszkodzie;
b) zboczyć na prawo — przy mijaniu jadących lub idących w przeciwnym kierunku oraz gdy jest wyprzedzany;
c) zboczyć na lewo — gdy wyprzedza dążących w tym samym kiedunku.

§ 42. (1) Kierowca obowiązany jest przed wyprzedzaniem dawać ostrzegawcze sygnały dźwiękowe, a ostrzeżeni obowiązani są zboczyć na prawo i przepuścić wyprzedzającego po swej lewej stronie.

(2) Kierowca może wyprzedzać tylko wówczas, gdy droga jest odpowiednio szeroka, gdy przed wyprzedzanym znajduje się dostateczna przestrzeń wolna i nikt nie zbliża się z przeciwnej strony.

(3) Zabrania się wyprzedzać na takich odcinkach drogi, gdzie droga nie jest widoczna na dostateczną odległość, jako też na mostach, skrętach i skrzyżowaniach dróg.

(4) Przy mijaniu powinien kierowca zmniejszyć szybkość tak, aby mijanie mogło odbyć się bezpiecznie dla wymijanych, a w razie grożącego niebezpieczeństwa — wstrzymać pojazd.

§ 43. (1) Kierowca, chcąc zatrzymać pojazd, cofnąć go lub skręcić w bok, powinien dać znak o swoim zamiarze sygnałem dźwiękowym oraz ruchem ręki, lub zapomocą specjalnego przyrządu, którego działanie jest widoczne i łatwo zrozumiałe zarówno dla znajdujących się z przodu, jak i z tyłu pojazdu.

(2) Przy zatrzymywaniu pojazdu kierowca obowiązany jest sprowadzić go na prawą stronę drogi (w kierunku ruchu) jaknajdalej od środka drogi, a w każdym razie w ten sposób, aby nie zatamować ruchu na drodze.

§ 44. (1) Kierowca pojazdu obowiązany jest zawczasu dawać dźwiękowe sygnały ostrzegawcze:

a) przed wyprzedzaniem;
b) na skrzyżowaniach dróg;
c) tam, gdzie droga nie jest widoczna na przestrzeni dostatecznej do zatrzymania pojazdu;
d) w innych okolicznościach, w których zachodzi tego potrzeba.

(2) Zabrania się nadużywać sygnałów dźwiękowych oraz używać ich bez potrzeby.

(3) Zabrania się używania jako sygnałów ostrzegawczych dzwonków, a w zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli — gwizdawek i sygnałów o silnym przejmującym dźwięku, z wyjątkiem wypadków przewidzianych w § 46.

§ 45. (1) Od zmroku do świtu oraz podczas silnej mgły pojazd powinien mieć zapalone dwie latarnie przednie, tylną latarnię czerwoną oraz mieć oświetlone tylne znaki rejestracyjne.

(2) Używanie reflektorów dozwolone jest jedynie tam, gdzie niema oświetlenia publicznego lub gdzie ono jest niedostateczne.

(3) Przy wymijaniu z zapalonemi reflektorami pojazdów jadących z przeciwnej strony, kierowca obowiązany jest opuścić rażący snop światła, zmniejszyć jego natężenie lub przełączyć reflektory na latarnie tak, aby światło nie raziło jadących z przeciwnej strony, a pozostawiało drogę dostatecznie oświetloną na 25 metrów przed pojazdem.

(4) Podczas postoju na drodze po zapadnięciu zmroku oraz podczas silnej mgły, kierowca obowiązany jest zaświecić tylną latarkę czerwoną oraz oświetlić tylne znaki rejestracyjne.

§ 46. (1) Kierowcy pojazdów straży ogniowej i policji państwowej, śpieszących do wypadków, nie są obowiązani stosować się do przepisów o szybkości, o ruchu pojazdów na skrzyżowaniach dróg i ulic, o mijaniu i wyprzedzaniu pojazdów, oraz mogą używać odmiennego oświetlenia i odrębnych sygnałów dźwiękowych, a znajdujący się na drodze obowiązani są zawczasu usuwać się z drogi i pozostawiać miejsce wolne tym pojazdom.

(2) Pozatem, o ile to jest konieczne ze względu na interes publiczny, wojewódzkie władze administracji ogólnej mogą nadawać uprawnienia, wymienione w ustępie pierwszym, ambulansom sanitarnym pewnych instytucyj publicznych i prywatnych; z uprawnień tych mogą korzystać tylko amubulanse śpieszące do wypadków.

(3) Wojewódzkie władze administracji ogólnej mogą zabronić osobom prywatnym używania na pewnym obszarze sygnałów dźwiękowych, używanych na tym obszarze przez instytucje, wymienione w ustępach pierwszym i drugim, w okolicznościach przytoczonych w tych ustępach.

(Ciąg dalszy nastąpi).

Koledzy! zasilajcie fundusz prasowy!

Z życia Związku.

Z. Z. A. na Górnym Śląsku.

Związek Zawodowy Automob. na Górnym Śląsku odbył w dniu 22 kwietnia br. konferencję, na której dokonano wyborów Zarządu okręgowego. Ponadto na konferencji tej uchwalono cały szereg postulatów, mających charakter natury ogólnej, postulatów, którym niejednokrotnie na łamach naszego pisma dawaliśmy wyraz.

Podnosimy tu niektóre z nich, a w szczególności uchwalono zwrócić się na zjeździe ogólnokrajowym z żądaniem, by Zarząd Główny w Warszawie dołożył wszelkich starań, domagając się obostrzenia przepisów, dotyczących wyszkolenia szoferów i egzaminów szoferskich.

Postanowiono domagać się, by władze policyjne nie miały prawa odbierać uprawnień do jazdy pojedynczym szoferom przed ukończeniem przewodu sądowego i przed wydaniem wyroku.

Postanowiono wystąpić na zjeździe ogólnokrajowym z wnioskiem wzywającym Zarząd

Główny do wystąpienia przeciw projektowi opodatkowania samochodów, który to wypadek stałby się niewątpliwie przyczyną tamującą rozwój automobilizmu w Polsce.

Postanowiono w końcu Kolegom niezorganizowanym nieudzielać w razie potrzeby żadnej pomocy, z wyjątkiem tych wypadków, gdy życie ich i zdrowie są zagrożone.

Z. Z. A. w Łodzi.

W dniu 24 kwietnia br. odbyło się Walne roczne zgromadzenie Członków Z. Z. A. Oddział w Łodzi w obecności członków Zarządu głównego Kol. Zawadzkiego i Ausburga.

Imieniem Komisji Rewizyjnej zdawali sprawozdanie Kol. Lechner, Kasprzak i Piotrowski, poczem po obszernej dyskusji nad sprawozdaniem starego Zarządu, przystąpiono do wyboru ciał związkowych, do których wybrano najbardziej godnych zaufania Kolegów.

Ze sprawozdania obecnie złożonego okazało się, że Z. Z. A. w Łodzi przeżywał analogiczne koleje, co Z. Z. A. w Krakowie.

Założony w roku 1920 liczył początkowo około 40 członków, a liczba ta nie ulegała większym zmianom przez cały przeciąg niemal 8-miu lat.

W 1926 r. Z. Z. A. w Łodzi przeżył kryzys, który groził nawet rozbiciem Związku.

Niebezpieczeństwo usunęli starzy weterani Związku, delegując między siebie starego działacza Kol. Lechnera, który dobrawszy sobie młodych, energicznych Kolegów w kilka miesięcy zdołali wyprowadzić Związek z haosu i spowodować nawet jego rozkwit, który uwidacznia się liczbą 300 płacących członków.

Kolegom w Łodzi a w szczególności nowemu Zarządowi Oddział krakowski przesyła życzenia pomyślnej pracy nad dobrem ogółu.

Tragedja szoferska.

W ubiegłym miesiącu zmarł cichy pracownik i kolega śp. Eugenjusz Tobiasz.

Grono kolegów oddało mu ostatnią usługę, odprowadzając zwłoki jego na cmentarz rakowicki.

Ś. p. Tobiasz pracą swoich rąk utrzymywał nie tylko siebie, ale i swoją matkę staruszkę.

Po śmierci syna staruszka ta znalazła się w najrozpaczliwszej nędzy do tego stopnia, że nie była w stanie kupić sobie lekarstwa, ani nawet kropli mleka.

Jakkolwiek śp. Tobiasz nie należał do Związku, to jednak z uczucia ludzkości Z. Z. A. wydelegował jednego ze swoich przedstawicieli do mieszkania Tobiaszowej, u której stwierdzono straszliwy obraz nędzy i rozpaczy.

Wycieńczona głodem i chorobą staruszka leżała na łóżku i nawet nie była w stanie wziąć udziału w pogrzebaniu swojego syna.

Zarząd Z. Z. A. zarządził dorazową zbiórkę wśród Kolegów a nawet ze swoich funduszów zadysponował pewną kwotę, tak że łącznie do dyspozycji staruszki oddano 247 zł.

Ze łzami w oczach staruszka za ten objaw ludzkości dziękowała i ze łzami w oczach przyjęła oświadczenie delegata Z. Z. A., że po wyczerpaniu tej kwoty będzie mogła liczyć na dalszą materjalną pomoc.

Tymczasem zdrowie staruszki było tak nadszarpane i rozpacz za utraconym swoim synem i jedynym żywicielem tak wielka, że nie było jej przeznaczonem długo cieszyć się objawami ludzkości, okazanemi przez ogół szoferów, albowiem kiedy delegat na drugi dzień zjawił się, ażeby zapytać staruszki czy ma jakieś życzenie, skonstatował ku swojemu największemu niespodziewanemu bólowi, że staruszka nad ranem życie zakończyła.

W ten sposób zakończyła się tragedja szofera, która pociągnęła za sobą dwa ludzkie istnienia.

Uwadze naszych Czytelników!

Obowiązkiem każdego Czytelnika i Członka Zaw. Zw. Autom. jest popieranie tych firm, które ogłaszają się w „Szoferze Krakowskim".

Czyszczenie samochodów.

Ponieważ wymagania Wydziału Ruchu Kołowego odnośnie mycia i czyszczenia samochodów tak nazewnątrz jak i wewnątrz, stają się coraz surowsze, aczkolwiek zupełnie słuszne, chcę w paru słowach zapoznać naszych Czytelników z prostym sposobem czyszczenia samochodów, który jest zupełnie skutecznym i nie zabiera dużo czasu.

Jeśli wierzch samochodu pokryty skórą, należy ją czyścić mieszaniną, dla przygotowania której bierze się pół szklanki terpentyny, pół butelki czystego lnianego oleju i cztery szklanki wody. Mieszaniną tą czyści się skórę za pomocą czystego gałganka, poczem wyciera się do sucha.

Wierzch z materjału wełnianego zmywać należy zapomocą gąbki, pianą mydlaną, otrzymaną przez rozpuszczenie jednego kawałka mydła w kuble ciepłej wody. Po wymyciu wierzchu mydłem zmywa się go czystą wodą, by nie zostało smug po mydle.

Do oczyszczenia skórzanego obicia samochodu używa się czystą wodę, dodając do niej niewielką ilość amonjaku. Po wymyciu należy wytrzeć skórę czystym wełnianym lub flanelowym gałgankiem.

Obicie z materjału czyści się gąbką, zmoczoną w następującej mieszaninie: 25 gr. soli kuchennej, 50 gr. spirytusu (może być drzewny rozcieńczonych w czystej wodzie.

Plamy tłuste wywabia się gorącą wodą z mydłem. Szkła i reflektory należy czyścić spirytusem do połowy z wodą.

„Ruch Samochodowy“. *W. F.*

Pod adresem Dyrekcji Poczt i Telegrafów w Krakowie.

Na drodze między Wieliczką a Gdowem zmieniane były ostatnio gruszki szklane telefoniczne na nowe.

Z powodu lekkomyślności czy też niedbalstwa na całej tej przestrzeni w wielu miejscach rozrzucone są odłamki grubego szkła powstałe z rozbicia przypadkowego czy też niedbałego gruszek i nikt nie troszczy się o to, ażeby odłamki rozbitego szkła już choćby ze względu na bezpieczeństwo publiczne usunąć i umieścić w odpowiedniem miejscu.

To też nic dziwnego, że ostatnio na szosie tej, łączącej Wieliczkę z Gdowem — zresztą wyboistej i bardzo zniszczonej — zdarzył się wypadek, który omal za sobą nie pociągnął utratę życia wielu osób.

Jadący tą szosą autobus i wiozący dużą ilość pasażerów przy niewielkim zresztą tempie — bo z powodu bardzo złego stanu tej szosy większego tempa rozwinąć nie można. — wjechał gumą na pokryty błotem odłamek szkła, pozostawiony na szosie przez pracowników pocztowych, wskutek czego opona wraz z dętką nagle pękła. Pęknięcie zaś to rzuciło wozem tak gwałtownie, że tylko dzięki nadzwyczajnej przytomności umysłu szofera, prowadzącego wóz, udało się wóz na błotnistym śliskim terenie, niemal w miejscu zatrzymać i w ten sposób uratować jadących od nieuchronnego niemal nieszczęścia.

Podajemy to do wiadomości Dyrekcji Poczt i Telegrafów w przekonaniu, że wydane zostaną odpowiednie zarządzenia, któreby na przyszłość podobne wypadki wykluczały.

Pierwszy samochód marki „Stetysz“.

Ministerjum robót publicznych zakupiło pierwszy polski samochód osobowy marki „Stetysz“, wykonany w fabryce Rudzkiego.

Komunikacja autobusowa Kraków-Ojców.

Jest już na ukończeniu szosa, łącząca Kraków z Ojcowem.

Jeden z odcinków tej szosy na przestrzeni kilku kilometrów przedstawia same serpentyny bite w skale, przyczem niektóre z nich idą tunelowo pod arkadami. Z drogi roztaczają się wspaniałe widoki na dolinę.

Na szosie wprowadza się stałą komunikację autobusową. Autobusy będą kursować co godzinę, przyczem przestrzeń Kraków — Ojców autobusy będą przebywać w $^1/_2$ godziny.

Nagrodzeni kierowcy.

Nadkomisarz Policji ruchu kołowego w Warszawie p. Fuchs ustanowił specjalne nagrody dla szoferów taksówkowych, którzy jeżdżą ze specjalną uwagą po mieście, nie mieli nigdy zatargu z Policją, nadto utrzymują dorożki swe we wzorowym porządku. Nagrody te przyznano kierowcy taksówki Nr. 304 p. Stanisławowi Komudzie oraz kierowcy taksówki Nr. 739 p. N. Buszoniemu.

Przydałoby się i coś podobnego urządzić w Krakowie.

Kupno samochodów na taksówki

na specjalnych warunkach za pośrednictwem Związku.

Mimo olbrzymiej konkurencji firm samochodowych, mimo długoterminowych kredytów i nagół biorąc bardzo dogodnych warunków, na jakich obecnie można nabywać samochody, niewielu z naszych kolegów ma możność kupienia sobie wozu dla celów zarobkowych.

Piekąca ta kwestja trudną była do rozwiązania ze względu na warunki kredytowe jak zabezpieczenia hipoteczne, żyra itd., które wielu szoferom uniemożliwiły kupno wozu, skazując ich na ciężką i mało owocną pracę w służbie osób prywatnych, czy też u właścicieli dorożek w charakterze szofera na procencie.

Otóż po długich z naszej strony staraniach i pertraktacjach z p. inż. Nanowskim, reprezentantem samochodów angielskich MORRIS, udało nam się uzyskać warunki tego rodzaju, że nawet najmniej zamożni nasi członkowie mogliby dla celów zarobkowych samochód nabyć, zdobywając w ten sposób własny warsztat pracy, a co za tem idzie, niezależność i byt zapewniony.

Na pytanie, które mógłby ktoś ewentualnie postawić, dlaczego wybraliśmy właśnie markę MORRIS, odpowiemy krótko. Przedewszystkiem grała tu rolę osoba inż. Nanowskiego, który jako współpracownik Redakcji Szofera Krakowskiego i nasz sympatyk, a wreszcie jeden z najbardziej fachowych ludzi w zakresie automobilizmu, daje nam najlepszą rękojmię dobroci reprezentowanych przez siebie samochodów.

Inżynier Nanowski w ciągu długiej konferencji z nami, obznajmił nas z fabrykacją, wykonaniem i jakością materjału samochodów MORRIS i pozyskał w zupełności zaufanie nasze do tej marki.

Już samo pochodzenie tych wozów — jak mówi inż. Nanowski — wyklucza wszelką tandetę, a przysłowiowa wprost solidność wyrobów angielskich, jest najlepszą rekomendacją dla tych samochodów.

Samochody MORRIS dopiero od roku reprezentowane w Polsce, są typem wozu kolonjalnego, budowanego specjalnie na najcięższe warunki drogowe, a co za tem idzie, najodpowiedniejsze na nasze drogi.

W Rumunji cieszą się samochody MORRIS bardzo wielkiem uznaniem i wzięciem, czego do-

dogodne warunki spłaty

wodem ilościowa przewaga tychże wozów nad innemi markami, a dodać trzeba, że jakość dróg rumuńskich stoi na znacznie niższym poziomie od naszych. Warszawa posiada obecnie już prócz wielu prywatnych, ponad 150 dorożek MORRIS'a, a pozatem bardzo wiele tych wozów można zobaczyć na dorożkach we Lwowie, Łodzi, Wilnie i t. d.

Wolno obrotowy motor, pierwszorzędne resorowanie, niespożyty materjał podwozia, oraz wysoka oszczędność w zużyciu benzyny (ca 9 l. na 100 km) i smarów, stawiają samochód ten na pierwszem miejscu dla celów zarobkowych. Pozatem fabryka chcąc zdobyć sobie zaufanie polskiego rynku samochodowego, nałożyła na przedstawicieli obowiązek bezpłatnej opieki nad wozami w ciągu dwunastu miesięcy, bez względu na to, czy samochód dany został zakupiony w tem, czy też innem przedstawicielstwie.

Biorąc to wszystko pod uwagę, możemy z całem przekonaniem polecić członkom naszym tę markę — podając zarazem poniżej warunki, na jakich zainteresowani wozy te mogliby nabywać.

Nadmieniając, że Związek przyjmuje wobec przedstawicielstwa moralną odpowiedzialność za poleconych kolegów, prosimy ewentualnych reflektantów o kierowanie zgłoszeń na ręce sekretarjatu Związku, gdyż nabywanie wozów na dorożki na warunkach niżej podanych nie jest możliwem bez aprobaty i polecenia Związku.

WARUNKI KUPNA.

	Torpedo	Limuzyna
Cena kupna	1.395 $	1.595 $
Wpłata przy zawarciu umowy	100 $	100 $
Wpłata przy odbiorze wozu .	150 $	200 $

reszta pozostałej należytości spłacaną będzie z zarobków, stosownie do umowy z przedstawicielstwem firmy Morris-Automobile, Inż. M. Nanowski, w Krakowie, ul. Czysta 5.telefon 4248.

KOMUNIKATY.

Zarząd Z. Z. A., Oddział w Krakowie, składa gorące podziękowanie Pp. Żakowskiemu, Wanickiemu, Wilczkowi i Hawryszce za zajęcie się składką dla śp. Tobiaszowej.

F-ma Stan. Bigosz przy ul. Karmelickiej 12 przyznała 5% opustu członkom Z. Z. A. od każdego zakupionego towaru. Opust otrzymują członkowie za okazaniem legitymacji, lub legitymacji specjalnej, które wydaje sekretarjat w godzinach urzędowych.

Zakład dentystyczny Eugenjusza Pietronia, ul. Karmelicka 15 przyznał członkom Z. Z. A. i ich rodzinie 20% opustu od wszelkich dentystycznych zabiegów. Specjalne legitymacje wydaje sekretarjat w godzinach urzędowych.

Właściciele samochodów zarobkujących (taksówek) mogą otrzymywać w Krakowskim Klubie Automobilowym tryptyki na państwa ościenne, przyczem pobierana będzie przez K. K. A. opłata w kwocie zł. 75'— w stosunku rocznym, tytułem rejestracji w Klubie każdego poszczególnego samochodu, na który tryptyk będzie zapotrzebowany.

Zobowiązanie ubezpieczeniowe od kaucji celnej, poza podpisem właściciela taksówki winno być podpisane ponadto przez osobę finansowo odpowiedzialną (gwarancja bankowa).

Oprócz zobowiązania ubezpieczeniowego, winna być deponowana w kasie Klubu kaucja gotówkowa w kwocie zł. 200.— od każdego wydanego tryptyku. Wymieniona kaucja podlega zwrotowi po dostarczeniu Klubowi formalnie załatwionego tryptyku w terminie określonym w zobowiązaniu ubezpieczeniowym.

Starający się o tryptyk winien zapisać się jako członek nadzwyczajny K. K. A. — Opłaty przy niniejszym wynoszą: wpisowe na członka nadzwyczajnego zł. 120.—, wkładka roczna płatna z góry zł. 120.—.

Opłata za tryptyk do Czechosłowacji wynosi 110.— złotych.

Tad. Bukowiecki. *Antoni Potocki.*

Zawiadamiamy, że uchwałą Walnego Zgromadzenia wszyscy Członkowie Z. Z. A. — Oddz. w Krakowie są zobowiązani prenumerować nasz miesięcznik.

Równocześnie prosimy o zaznaczanie na czekach, na co przesłano pieniądze (prenumerata, wkładka, wpisowe).

Zw. Z. A. podaje do wiadomości ogółu, że ze zbiórką datków dobrowolnych, urządzonej przez p. Stefana Czecha na pogrzeb ś. p. Kolegi E. Tobiasza, nie miał nic wspólnego, ani też wymienionego nie upoważniał do tejże.

Biuro pośrednictwa pracy.

Jak w latach poprzednich — w dalszym ciągu czynne jest przy Związku **biuro pośrednictwa pracy** pod fachowem kierownictwem. Rejestracja bezrobotnych szoferów odbywa się codziennie od godz. 6—9 wieczór, — tamże zgłaszanie i ogłaszanie wolnych posad.

Zarząd Związku Zaw. Automobilistów, Oddział w Krakowie — zawiadamia, że **sekretarjat** czynny jest w dnie powszednie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w południe we własnym lokalu Pl. Matejki 4, gdzie udziela się w każdym wypadku porad prawnych i fachowych.

Zawiadamia się Członków, że po dłuższej przerwie bibljoteka czynną jest w poniedziałki i piątki od godz. 7—9 wieczór.

Książki wypożycza się za kaucją 2 zł. i opłatą miesięczną 1 zł.

Równocześnie prosimy o zwrot wypożyczonych książek najdalej do dnia 10 czerwca, w przeciwnym razie złożoną kaucję przeznaczymy na wydatki bibljoteczne.

Zarząd Zaw. Związku Autom. zawiadamia P. T. właścicieli samochodów, że rozporządza większą ilością zdolnych szoferów — mechaników — ślusarzy, oraz monterów. W nadziei, że P. T. właściciele samochodów zechcą korzystać z naszych usług, — zwracamy się **z gorącym apelem** o zgłaszanie wszelkich wolnych posad do naszego biura pośrednictwa pracy przy Związku, Pl. Matejki 4, oraz o przyjmowanie poleconych przez nas szoferów

Zarząd Z. Z. A. prosi wszystkich Członków o podanie każdorazowej zmiany adresu, aby wszelkie zawiadomienia i przesyłki skierowywać pod właściwym adresem.

W myśl regulaminu Z. Z. A., Członkowie zalegający z 3 wkładkami tracą prawo korzystania z bezpłatnej obrony prawnej.

Zawiadamiamy, że odnośny punkt regulaminu będzie ściśle przestrzegany. — Zdarza się bowiem często, że Koledzy dopiero po wypadku zgłaszają się, chcąc wyrównać zaległe wkładki, aby mogli z obrony korzystać.

Z powodu wypadku, jaki miałem w Nowym Sączu, toczyła się przeciwko mnie w Sądzie Karnym w Nowym Sączu rozprawa, która wykazała zupełny brak winy po mojej stronie, tak że zostałem od winy i kary w zupełności uwolniony.

Jako członek Z. Z. A. korzystałem z obrony prawnej, którą Związek udzielił mi przez adw. Dra Dzikiewicza w Nowym Sączu.

Wobec wyniku rozprawy, poczuwam się do obowiązku złożyć podziękowanie WP. Dr. Dzikiewiczowi, adwokatowi w Nowym Sączu za trudy położone w sprawie wykazania mej niewinności i Zarządowi Z. Z. A. za udzieloną mi pomoc prawną *Paweł Migacz.*

JWPanu Dr. M. Hladijowi, Prymarjuszowi szpitala OO. Bonifratów, składam jak najgorętsze podziękowanie za pomoc i opiekę lekarską oraz zupełne wyleczenie z powikłanego złamania ręki.

Józef Papla.

Łańcuch prasowy.

Wezwanie nasze do ogółu Kolegów, by wspierali fundusz prasowy naszego Organu, nie pozostało bez echa.

Szereg tych ludzi, którzy ze swoich ciężko zapracowanych pieniędzy zawsze znajdą jakiś grosz dla celów ogólnych, zwiększa się z każdym dniem. Sami Koledzy zgłaszają się do Redakcji, mieszczącej się w lokalu naszego Związku i składają na ten cel rozmaite datki.

Jest to objaw bardzo sympatyczny, objaw świadczący o tem, że ogół coraz bardziej rozumie znaczenie i wartość posiadania własnego organu, który dopiero ze zjawieniem się swoim uzewnętrznił każdemu czytającemu znaczenie Związku Zawodowego.

Listę tych Kolegów, u których świadomość zawodowej solidarności i obowiązku może być przykładową, umieszczać będziemy każdego miesiąca w tym celu, ażeby Kolegom tym móc publicznie złożyć podziękowanie i ażeby zachęcić innych Kolegów, u których świadomość ta jeszcze się w tej formie nie przejawiła.

A przecież wszyscy powinni zrozumieć, że wydawanie pisma, to nie tylko praca, nad doborem i stworzeniem odpowiednich artykułów w tym piśmie wydrukowanych, ale to także wielki wysiłek finansowy, na który składają się koszta drukarni, poczty, administracji i t. p.

Jak wielką dumą i chlubą Zawodowego Związku Automobilistów jest to, że jedyny na terenie Rzeczypospolitej Polskiej stworzył swój własny organ i organ ten każdego miesiąca wydaje, tak byłoby z drugiej strony hańbą i wstydem wszystkich naszych członków i wielką żałobą dla naszej organizacji, gdyby z braku podstaw finansowych pismo to wychodzić nie mogło.

I dlatego Kolegom, którzy zatem drobną dotąd złożyli kwotę, ale w każdym razie kwoty, które stanowią cegiełki ich ręką ułożone, przesyłamy serdeczne słowa podziękowania: Cześć Wam Koledzy, zwłaszcza Wam z dalekiej prowincji, którzy drobną chociażby kwotą składacie dowód przynależności do naszej zawodowej rodziny.

Wyzwany przez **kol. Szustka** składam na fundusz prasowy zł. 10.—. **St. Szybowicz.**

Składam na fundusz prasowy zł. 2 i wyzywam **kol. Mazanka, Wójcickiego, Czernika i Kudelskiego** do złożenia dowolnej kwoty. **J. Gałek.**

Wyzwany przez **kol. Kusia** składam 5 zł. i wyzywam **kol. Pawła Migacza** w N. Sączu do złożenia dowolnej kwoty. **St. Guszlewicz.**

Składam na fundusz prasowy zł. 4 i wyzywam **kol. St. Albina, Kurkiewicza i B. Riedla** do złożenia dowolnej kwoty. **Schmied Kazimierz.**

Składam na fundusz prasowy 4 zł. i wyzywam **kol. Kostichę Gust., Ruszkowskiego Jakóba i J. Gawła** do złożenia dowolnej kwoty. **Kilijański Wł.**

Składam na fundusz prasowy zł. 3 i wyzywam **kol. Rafalskiego Jerzego, Kaczmarczyka i Szczepanika** do złożenia dowolnej kwoty. **Wójcik Tadeusz.**

Skadam na fundusz prasowy zł. 2 i wyzywam **kol. Nokielnego i Jasionkę** do złożenia dowolnej kwoty. **Konik Tadeusz.**

Składam na fundusz prasowy 2 zł. i wyzywam **kol. Kozubala St. i Pietrasa Marj.** do złożenia dowolnej kwoty. **Dura Józef.**

Składam na fundusz prasowy zł. 2 i wyzywam **p. Barteczkę Franciszka, Struga i Zajdowskiego** do złożenia dowolnej kwoty. **Izdebski Jan.**

Chudoba Jan, złotych 2'— i wzywa **Kolegę Zarembę** do złożenia dowolnej kwoty.

Nadto złożyli:

WP. Inż. Drozdowski Zygmunt	15.20 zł.
WP. Eugenjusz Pietroń	5.— zł.
WP. Baranowski	1.— zł.
WP. Warmuzek	5.— zł.
Kol. Altman	1.— zł.
Kol. Żytkiewicz	1.— zł.
Kol. Stein Jan	2.— zł.
Kol. Rudnicki Michał	2.— zł.
Kol. Patryna	5.— zł.
Kol. Balicki	2.— zł.
Kol. Sierdziński	2.— zł.
Kol. Stanek	2.— zł.
Kol. Stanecki	2.— zł.
Kol. Grochot Jan	1.— zł.
Kol. Rózga	1.— zł.
Kol. Janczurowicz Antoni	1.— zł.
Kol. Kowalak Roman	2.— zł.
Kol. Jarzyna Tadeusz	3.— zł.
Kol. Włodarczyk Wojciech	5.— zł.
Kol. Konik Stanisław	2.— zł.
Kol. Długosz Kazimierz	2.— zł.
Kol. Masny Paweł	3.— zł.

Mapa Automobilowa Małopolski wydana przez Okręgową Dyrekcję Robót Publicznych jest do nabycia w sekretarjacie Związku. Na mapie oznaczone są wszystkie drogi i dokładna ilość kilometrów do danej miejscowości.

Biura redakcji i administracji „Szofer Krakowski" czynne są codziennie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w poł., w lokalu Związku, Plac Matejki 4.

Koledzy rozpowszechniajcie nasze pismo!